

**El Juzgado de Correos y Caminos
de la Real Intendencia de Galicia y su archivo**

PEDRO LÓPEZ GÓMEZ
Universidad de A Coruña

El objeto de esta comunicación es llamar la atención sobre un fondo documental de interés singular para la historia del siglo XVIII gallego, y concretamente para la historia de la Caminería tanto física, en su vertiente terrestre y marítima, como jurídica: el Juzgado de Correos y Caminos, dependiente de la Real Intendencia de Galicia, cuyas competencias abarcaban caminos y posadas, y también los correos terrestres del viejo reino gallego, y los correos marítimos entre A Coruña, Inglaterra y diversos puertos de América.

1. LOS CAMINOS EN GALICIA EN EL SIGLO XVIII

En Galicia existió una red de caminos medievales que ligaban las principales ciudades, y que se asentaban en gran parte sobre las calzadas romanas. Esta red, que giraba en torno a las ciudades episcopales –que también eran cabecera de las siete provincias gallegas–, y en torno a las villas y grandes monasterios, tenía como punto principal de referencia la ciudad de Santiago, hacia donde conducían diversas rutas de peregrinaje: el camino francés, el portugués, el inglés, aunque el más importante era el primero, el Camino de Santiago por excelencia. El camino permitió la difusión, por toda Europa, de las ideas, no sólo religiosas, sino también políticas y sociales, artísticas (el románico y el gótico son elementos fundamentales del Camino), literarias y científicas, económicas y culturales en general.

Esta estructura viaria perduró a lo largo de los siglos en Galicia. Escaseaban los llamados caminos de ruedas, siendo más abundantes los llamados «reales», que

permitían el acceso a las numerosísimas ferias¹. Con el tiempo se irá perdiendo el papel de los monasterios, asentándose la importancia de las ciudades, y se irá diferenciando una Galicia interior (Lugo y Orense) frente a una Galicia litoral (A Coruña y Vigo), y al tiempo una Galicia norte frente a una Galicia sur, cuya rivalidad se manifestará con virulencia en relación al problema del acceso a Galicia desde el exterior². Una clasificación de estos caminos de carro y de herradura, adaptados al relieve y a las condiciones de la población gallega antes del establecimiento de la red viaria moderna, sería, según Otero Pedrayo, la siguiente: caminos de valles y «ribeiras», de «bocarribeira» y cuestas, de montaña y de sierra³.

Los principales estudiosos preocupados por las mejoras de los caminos en el siglo XVIII fueron Lucas Labrada, Cornide, el canónigo Pedro Antonio Sánchez y el Padre Sarmiento. Lucas Labrada, al hacer la *Descripción de los caminos antiguos, y modernos del Reyno de Galicia*, afirmaba que «una provincia, por la mayor parte montuosa, cual es Galicia, con los peores caminos transversales que se pueden imaginar, mal puede adelantar sin ellos la cultura de las tierras, ni dar salida a sus productos. Tampoco puede ponderarse bastante el beneficio que la debe resultar de que se hagan transitables para todo género de acarretos»⁴. De Cornide, hombre de acción y el más importante de los eruditos coruñeses⁵, cabe destacar su pertenencia a la Junta de Caminos, para la que elaboró su famoso *Informe sobre los caminos de Galicia*, y cuya actuación sobre esta materia hemos glosado ya en otro lugar⁶. A Pedro Antonio Sánchez se debe una propuesta para hacer navegable el río Miño desde Ourense hasta su desembocadura, para permitir el transporte del célebre ribeiro, las salazones y escabeches de pescado, las exportaciones de lienzos y las importaciones de grano, que convertiría Ourense en el centro del comercio de Castilla, León y Galicia⁷. Y en

¹ GALLEGU DOMÍNGUEZ, O., «Ferias y mercados en la provincia de Orense», en *Boletín Avriense*, XVII (1987), pp. 131-203; MIRALBÉS BEDERA, M. R. - CASAS TORRES, J. M., *Mercados periódicos de Galicia. Distribución espacial, frecuencia, rango y área de influencia*, Santiago de Compostela - Madrid, Universidad de Santiago - Instituto de Geografía Aplicada del Patronato Alonso de Herrera, 1974.

² NÁRDIZ ORTIZ, C., *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*, Santiago de Compostela, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos - Xunta de Galicia, 1992, pp. 243-244.

³ OTERO PEDRAYO, R., «Camino», *Gran Enciclopedia Gallega*, T. IV. Boli-Canse, Gijón, Silverio Cañada, 1974, pp. 203-205.

⁴ Publicado en LUCAS LABRADA, J., *Descripción Económica del Reino de Galicia*, Vigo, Galaxia, 1971, pp. 153-178.

⁵ LÓPEZ GÓMEZ, P., *José Cornide, el coruñés ilustrado*, Oleiros (A Coruña), Vía Láctea Editorial - Ayuntamiento de La Coruña, 1997.

⁶ LÓPEZ GÓMEZ, P., «Los Caminos de Galicia y Cornide», en *V Congreso Internacional de Caminería Hispánica* (CD), Guadalajara, AACHE Ediciones, 2002, T. I, pp. 969-984.

⁷ SÁNCHEZ, P. A., «Representación al inmortal rey D. Carlos III, sobre la navegación del Miño. 178?», en *La economía gallega en los escritos de Pedro Antonio Sánchez*, Vigo, Galaxia, 1973, pp. 119-120.

cuanto al Padre Sarmiento⁸, ideólogo de la monarquía borbónica, fue el mejor comentarista «*lleno de vida y de sentido geográfico*» de los viejos caminos de Galicia, en palabras de Ramón Otero Pedrayo⁹.

Como en el resto de España, será en el XVIII cuando se pongan las bases administrativas, técnicas y económicas para la realización de las carreteras modernas. Las obras públicas formarán parte de la articulación territorial del Estado desde el punto de vista espacial, y su ejecución se encomendará a los ingenieros militares, cuya labor exigirá una labor previa de inventario y cartografiado. El R.D. de 10 de junio de 1761 será la base de la articulación radial de las carreteras españolas, de los grandes «caminos reales», cuya defensa técnica corrió a cargo de Fernández Mesa y del P. Martín Sarmiento¹⁰.

A las autoridades locales y vecindarios correspondía el cuidado de los caminos, veredas, puentes, etc., y a la Real Audiencia o a la Intendencia la supervisión de las obras, interfiriendo en ello el poder de los señores que cobraban los portazgos, como hacía la Condesa de Salvatierra con el Puente de Fillaboa, o los mutuos celos de las ciudades. Sólo personas ilustradas y clarividentes como el Arzobispo Rajoy, que emprendió las obras de la carretera de Santiago a Puente Valga, y su sucesor, el Arzobispo Malvar, que sufragó a su propia costa el tramo de Ponte Sampaio a Tui de este camino real, dentro de los límites del arzobispado, comprendían la importancia de unas buenas comunicaciones¹¹.

El Camino Real de Galicia, que comunicaba Madrid con A Coruña, comenzó a construirse en 1761, al triunfar la alternativa del acceso norte, de Benavente hasta A Coruña, debido a factores relacionados con la importancia de esta ciudad y Ferrol, y a consideraciones de carácter histórico, frente al acceso sur, de Benavente a Ourense y Vigo. Los Directores del Camino serán José Crame y posteriormente Carlos Lemaury. En 1768 el Capitán General de Galicia y Presidente de la Real Audiencia, conde de Croix, declaraba terminados los dos caminos reales, de A Coruña a Castilla y de A Coruña a Santiago¹². Esta aseveración, que viene siendo repetida por diversos histo-

⁸ SARMIENTO, Fray M., *De caminos. De las utilidades que se seguirán si se compone el antiguo camino de carros desde el Rivero de Avia, hasta la villa de Pontevedra y así se continúa desde el Rivero por Orense hasta salir a Castilla*, 1751, Biblioteca Xeral de la Universidad de Santiago de Compostela, ms. n. 263, ff. 5-54.

⁹ OTERO PEDRAYO, art. cit., pp. 203-205.

¹⁰ SARMIENTO, *op. cit.*, ff. 55-174.

¹¹ FERNÁNDEZ-VILLAMIL ALEGRE, E., *Juntas del Reino de Galicia. Historia de su nacimiento, actuaciones y extinción*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1962, T. III, pp. 356-379, epígrafe «Los medios de comunicación». También LUCAS LABRADA, *op. cit.*, pp. 153-178, citado en GONZÁLEZ LÓPEZ, E., *Bajo las luces de la Ilustración. Galicia en los reinados de Carlos III y Carlos IV*, Sada (A Coruña), Ediciones del Castro, 1977, p. 469-470.

¹² CARRÉ ALDAO, *Efemérides del Comercio Coruñés*, citado por TETTAMANCY GASTÓN, F., *Apuntes para la Historia Comercial de La Coruña, con un prólogo de Salvador Golpe*, 1990, p. 271.

riadores, como Vedia o Tettamancy, es puesta en duda por el testimonio de John Adams, que viajó a fines de 1780 por esta carretera, camino de Francia, junto con sus hijos, Carlos y John Quince Adams, que llegó a ser como él presidente de los Estados Unidos, y solamente vio terminado el tramo de A Coruña a Betanzos, estando trabajando los soldados de ingenieros en los límites de Galicia y León¹³. Sí estaba completamente finalizada la carretera de Benavente a Vigo en 1803, con hijuelas a Santiago, Tui y Pontevedra, y de la que dice Lucas Labrada que «es la obra más completa que se puede idear en la materia y que va a dar un movimiento muy rápido a la felicidad del Reino de Galicia»¹⁴.

Un nuevo impulso recibirá el mantenimiento de los caminos con el *Reglamento sobre la conservación de caminos*, de 1772¹⁵, que activó el celo de los Intendentes Marqués Casa Tremañes y D. Pedro Martín Cermeño, y con la labor de la Junta de Caminos del Reino, creada en 1778 y presidida por el Gobernador, con participación de Cornide¹⁶, el Marqués de Almeiras, D. Gonzalo Becerra, D. Antonio Pedrosa y D. José Ramos, celebrando sus reuniones en la Casa Ayuntamiento de A Coruña, con vistas a la finalización de los caminos transversales, y por la R.O. de 18 de mayo de 1782 que creó la Junta General de Caminos de Galicia, en A Coruña. Estos caminos transversales, en el eje A Coruña Tui consagrarán el aislamiento de la Galicia interior durante muchos años. La Junta recaudaba el real pagado por cada fanega de sal vendida en Galicia para la construcción de la nueva carretera general de Madrid a A Coruña, pero a los tres años, en 1785, se despojó a la Junta de esta autonomía, y se encargó a una nueva Dirección general de correos y caminos, y a su director D. Vicente Carrasco, según aviso del Conde de Floridablanca de 4 de diciembre, de esta recaudación, que no se invertía en carreteras gallegas, según Fernández-Villamil¹⁷.

A la Dirección General y Junta de Caminos presentaría el Diputado General de Galicia, Vicente Vázquez de Viso, en 1799 un informe con el título *Viaje a Galicia, o breve descripción de sus dos carreteras. De la construida desde Astorga a La Coruña, y de la que debe construirse desde Benavente a la Ciudad de Orense, con algunas*

¹³ GONZÁLEZ LÓPEZ, *op. cit.*, pp. 96-106 y 467.

¹⁴ LUCAS LABRADA, *op. cit.*, p. 160, citado por GONZÁLEZ LÓPEZ, *op. cit.*, p. 471.

¹⁵ +Real Cédula / de S.M. / y Señores, / del Consejo, / por la que se dan / varias reglas para la conservación / de los / Caminos generales, y que / se vayan construyendo en el / Reyno. / Año – Escudo real – 1772 / Reimpresa en Santiago / Por mandado del Real Acuerdo. / En la Imprenta de Sebastián Montero y Frías, Impresor / de la Santa Inquisición, y de / dicha ciudad. Portada + 3 hojas.

¹⁶ Hemos tratado la figura de Cornide y su preocupación por esta materia en LÓPEZ GÓMEZ, «Los Caminos de Galicia...».

¹⁷ FERNÁNDEZ-VILLAMIL ALEGRE, *op. cit.*, T. III, pp. 368-369, cit. por GONZÁLEZ LÓPEZ, E., *La Coruña puerto y puerta de la Ilustración*, La Coruña, Diputación Provincial, 1987, p. 161.

*observaciones de dichas dos carreteras*¹⁸, con un plano de situación, con el objeto de demostrar la urgente necesidad de llevar a cabo estas últimas. La *Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos*, de 1794, también se ocupará de la conservación de los caminos, aunque la insuficiencia del personal destinado a esta función no impedirá su rápido deterioro, como demostrarán los informes de Cornide, de 1789, y de Labrada, de 1804¹⁹.

Pese a todos los esfuerzos realizados, todavía en 1843, Pascual Madoz, en su célebre diccionario podía realizar aseveraciones tan peyorativas como ésta: «*Si se exceptúa la calzada real que desde Madrid conduce á la Coruña, atravesando la Galicia del SE al NO, los medios de comunicación, tanto interiores como exteriores, son malísimos y peligrosos para los viajeros, tanto por los acontecimientos naturales, como por los medios que proporcionan á los facinerosos con sus muchas gargantas, encrucijadas y espesuras. El descuido de este elemento de cultura y riqueza de los pueblos, ocasiona gran perjuicio a los gallegos; porque ni su industria, ni su agricultura, ni su comercio, pueden progresar como conviniera*»²⁰.

Estos caminos sirven para transportar mercancías y viajeros de un punto a otro; los profesionales que se encargan de esta función son los arrieros y los carreteros. Los primeros hacen camino junto a sus animales de carga, transportando hasta un centenar de kilos; los segundos utilizan principalmente bueyes para tirar de sus carruajes, que son de tres tipos: el carro de ruedas cercadas de hierro con rayos, la carreta puerta a puerta de ruedas totalmente de madera sin rayos, y la galera, tirada por una reata de cuatro a ocho mulas; la carga podía ser de 200 a 450 kgs. Y en el caso de la galera podía sobrepasar los 1.000 kgs. Las etapas terminan en las posadas o ventas, situadas al borde del camino, donde reposan y se alimentan personas y bestias²¹.

Pero también circulan por los caminos peregrinos, pues continúa vigente la tradición jacobea en el siglo XVIII, aunque con menos fuerza que en los siglos precedentes, y otros que hoy denominaríamos sin techo, que deambulan sin rumbo fijo. Son los vagos y maleantes, que viven de la mendicidad, del robo o del asalto, en su gran mayoría jornaleros y campesinos arruinados por efecto de las crisis de subsistencia, y que constituyen un peligro para la seguridad en descampado²².

¹⁸ VÁZQUEZ DE VISO, V., *Viaje a Galicia, o breve descripción de sus dos carreteras...*, Biblioteca Nacional, leg. 4.431. Cfr. NÁRDIZ ORTIZ, *op. cit.*, p. 246.

¹⁹ NÁRDIZ ORTIZ, *op. cit.*, pp. 211-233.

²⁰ MADOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, s.n., 1845, Voz «Coruña», t. II, p. 349.

²¹ AMALRIC, J. P. - DOMERGUE, L., *La España de la Ilustración (1700-1833)*, Barcelona, Crítica, 2001, pp. 58-59.

²² Ídem, pp. 60-61.

2. POSTAS Y CORREOS TERRESTRES EN GALICIA EN EL SIGLO XVIII

Lo mismo que ocurrió con las vías terrestres, habrá que esperar hasta el reinado de Carlos III para que se mejoren las comunicaciones y se perfeccionen los correos tanto terrestres como marítimos.

En 1759, según el *Itinerario*²³ existía una carrera de postas entre Madrid y La Coruña, con 26 postas, que atravesaba Castilla la Vieja, León, El Bierzo y Galicia, pasando por las Rozas, Torrelodones, Guadarrama, El Espinar, Villacastín, Adanero, Arévalo, Medina del Campo, Vega de Valdetronco, Villagarcía, Villalpando, Benavente, La Bañeza, Astorga, Foncebadón, Molina-Seca, Cacabelos, Travadelos, Cebrero, Fuenfría, Gallegos, Hospital de Echamoso, Otero de Rey, Porrobello, Betanzos y La Coruña, con un total de 101 leguas, que se prolongaba con una posta más a Ferrol, por mar, y 104 leguas en total. Había otra carrera desde Madrid a Santiago, con el mismo itinerario hasta Fuenfría, en que se separaba pasando por Tira-Castela, Puerto-Mariño, San Mamed, Palas de Rey, Mellide, Arzúa y Santiago, con 27 postas y 104 leguas. E igualmente otra carrera entre Madrid y Pontevedra, que se separaba de las anteriores en Molina-Seca, pasando por Borrens, San Esteban de Valdeorras, Cebreira, Zarracedo, Orense, Ribadavia, Franqueira, Pontares, Porriño y Redondela, con 27 postas y 104 leguas; y comunicando Pontevedra con Orense, retrocediendo, con seis postas y 17 leguas. Entre Coruña y Santiago había 3 postas, con parada en Carral y Poulo, con un total de 10 leguas. La comunicación entre A Coruña y Falmouth y Londres se hacía por vía marítima, en el paquebote que traía el correo de Inglaterra. No había expedición diaria a Madrid desde A Coruña. A fines del XVIII había dos expediciones semanales, con llegada los martes y viernes y salida los miércoles y sábados. Y a partir de 1841 habrá tres expediciones, servidas por una silla-correo que tardaba unas 20 horas en hacer el trayecto.

El correo terrestre²⁴ en el siglo XVIII estaba organizado en «caxas», de las que, según el R.D. de 7 de diciembre de 1716, había 157 en todo el Reino, correspondiendo 11 a Galicia, una de ellas en la ciudad de A Coruña, que en 1775 seguía manteniendo el rango de «Caxa principal del Reino». Al realizarse una nueva división postal del Reino, A Coruña pasa a ser Administración Principal de Correos del Sello del Reino de Galicia. En 1775 existían 150 «Caxas principales del Reino» en toda España, todas

²³ CAMPOMANES, P. R., *Pedro Rodríguez. Itinerario Real de las carreras de postas*, Facsímil del original impreso en 1761, Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1988, pp. 23-24, 29-30 y 54-58. Conservamos las grafías del *Itinerario* para los topónimos.

²⁴ BARREIRO FERNÁNDEZ, J. R., *Historia de la ciudad de La Coruña*, Coruña, La Voz de Galicia, 1986, p. 186, en el epígrafe titulado «Notas sobre el correo en La Coruña», síntesis que dice deber a Andrés García Pascual.

dependientes de la «Caxa General de Madrid» y del «Oficio del Correo General de Madrid». Entre ellas figuran: Betanzos, A Coruña, Lugo, Mondoñedo, Monforte de Lemos, Ourense, Pontevedra, Santiago, Tui y Vigo. El 6 de agosto de 1779 se aprobó «la demarcación de partidos y asignación de los sellos que deben usarse en las respectivas estafetas para distinguir y señalar los pliegos y cartas de la correspondencia que saliese de ellas». Galicia tenía un sello propio: «Sello de Galicia»²⁵.

En las reformas de 1845, la Administración de A Coruña constaba de un administrador, un interventor y tres oficiales, uno de 1ª, otro de 2ª y otro de 3ª. Una señal de la importancia de la administración de correos de la ciudad es el elevado número de marcas postales empleadas en la denominada época prefilatélica (antes de 1850), ya que están recogidas hasta 29 diferentes. La primera conocida es del año 1738.

3. LOS CORREOS MARÍTIMOS EN GALICIA

En relación con los correos marítimos, desde 1689 funcionaba un servicio regular entre Falmouth y A Coruña, a cargo de buques británicos, sujeto a los vaivenes de la política internacional del XVIII y comienzos del XIX, que ha sido estudiado por Meijide Pardo²⁶. Fueron suspendidos los correos por falta de interés por ambas partes, por la inglesa porque buscaba un puerto mejor y más rápidamente comunicable con Madrid, y que creía podría ser Santander; por la española por razones tributarias o para evitar el espionaje inglés directo sobre el complejo militar y naval A Coruña-Ferrol, que estaba en plena actividad.

Esta pérdida fue compensada al año siguiente, 1764, en que por orden real y decisión del marqués de Grimaldi, Secretario de Estado de Carlos III, fue concedido el servicio de los Correos a Indias desde A Coruña. Se trataba de una compañía estatal con base en el puerto coruñés para el transporte público de correspondencia y mercancías entre España y el puerto de La Habana, al que se añadieron tres años más tarde los de Montevideo y Buenos Aires, permaneciendo activa hasta 1802. En 1768, se cedía al armador y directores de los paquebotes, D. José Antonio López, la península de los Judíos y terrenos en la Palloza, como arsenal y puerto para ellos²⁷.

Los correos postales marítimos de A Coruña llegaron a tocar todas las partes de la América española. A principios de cada mes zarpaba un paquebote rumbo a La

²⁵ DÍAZ-JÁCOME, J. R., «Correos», en *Gran Enciclopedia Gallega*, Gijón, Silverio Cañada, 1974, T. 7, pp. 173-175.

²⁶ MEIJIDE PARDO, A., *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815)*, La Coruña, Instituto «José Cornide» de Estudios Coruñeses, 1966.

²⁷ GIL MERINO, A., *Archivo Histórico del Reino de Galicia. Guía del Investigador*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia, 1976, p. 138.

Habana, con valijas dirigidas a Canarias, Puerto Rico, Cuba y Méjico; otro salía cada dos meses, hacia la mitad de mes, con destino a Montevideo, y sacas para las provincias de Buenos Aires, Chile y Perú; y otro paquebote zarpaba para Cartagena de Indias, cada dos meses, con correo destinado a Cumaná, Portobelo, Nueva Granada, etc.²⁸ Sus barcos, las fragatas o buques correo, eran muy veloces, de doble y triple arboladura, y seguras, pues disponían de ocho cañones por una banda y una tripulación de unos cuarenta hombres, integrada por el capitán, piloto, pilotín, médico, capellán, contraestre, diez marineros, varios artilleros y un par de grumetes o pajes²⁹. Realizaban salidas regulares; por estas condiciones fueron muy empleados por los comerciantes, carentes las más de las veces de recursos financieros propios para armar un buque. Solían tardar en la travesía A Coruña-La Habana de 40 a 60 días, y A Coruña-Montevideo/Buenos Aires de 70 a 80. Para el servicio de estos navíos y su mantenimiento se había habilitado, extramuros de la ciudad, el arsenal, maestranza y obradores de La Palloza³⁰, como ya se indicó. Este servicio favoreció el incremento de las actividades comerciales y marítimas en el puerto coruñés y la llegada de numerosos comerciantes foráneos, surtiendo al mercado americano con productos gallegos o extranjeros, fundamentalmente textiles, a cambio de plata, cueros u otros productos coloniales³¹. A los correos marítimos entre España y América se les dotó de un reglamento provisional en 1764³²; se reglamentó así mismo el transporte y el transporte de tropa en los bajeles correos, en 1790 y 1797³³; y al comenzar el siglo XIX, en 1802, se les unificó con la Real Armada³⁴.

El incremento del tráfico marítimo y la importancia de los puertos de A Coruña y de Ferrol, población ésta donde se había instalado una base naval y construido una nueva población, propició la restauración y reparación de la Torre de Hércules entre

²⁸ MEIJIDE PARDO, *Correos marítimos...*, p. 86.

²⁹ MEIJIDE PARDO, A., *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, La Voz de Galicia, 1984, p. 82.

³⁰ Ídem, pp. 84-85.

³¹ *Os ilustrados galegos. Reforma e tradición na Galicia do Antigo Réxime* [Catálogo de exposición], Comisariado, textos, selección documental e fotográfica José ALFEIRÁN RODRÍGUEZ, A Coruña, Diputación Provincial, 1996, pp. 60-61. Para el comercio gallego con América ver ALONSO ÁLVAREZ, L., *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia: 1778-1818*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1986; MARTÍNEZ BARREIRO, E., *La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII*, La Coruña, Edición do Castro, 1981; MEIJIDE PARDO, *El puerto de La Coruña...*

³² *Real Cédula de 26 agosto 1764. Reglamento provisional del Correo marítimo de España y sus Indias Occidentales*, Impreso Archivo General de Indias (AGI), Correos, 484.

³³ 1790, *Reglamento de transporte en los buques correos, aprobado en 25 abril 1790*, AGI, Correos, 435 B; 1797, abril, 12, *Nuevo Reglamento para el transporte de la tropa en los bajeles correos*, AGI, Correos, 442 A.

³⁴ 1802, abril, 6, *Reglas baxo las quales segun ha determinado S.M. han de quedar reunidos a la Real Armada los correos marítimos*. Madrid, 6 abril 1802, AGI, Correos, 332.

1788 y 1790³⁵, y la instalación en ella de un nuevo faro para seguridad de la navegación. Las obras fueron propuestas y financiadas por el Real Consulado de A Coruña y dirigidas por el ingeniero Eustaquio Giannini, asesorado por el ilustrado coruñés José Cornide³⁶.

4. EL JUZGADO DE CORREOS Y CAMINOS

El Juzgado privativo de Correos y Caminos adquirió un gran desarrollo en la segunda mitad del XVIII, debido a que bajo su jurisdicción se resolvían todas las incidencias del personal y servicios de estos ramos. En un informe firmado en Santiago el 10 de diciembre de 1827, el Escribano del Juzgado, D. Manuel Antonio Galo, decía: «*Los pleitos que ocurren en la Subdelegación de correos, en el día, no consisten mas que en composición de caminos, puentes y calzadas; se fallan; y en seguida nada mas hai que hacer ni que practicar en razon de un asunto concluido; y lo mas que se ejecuta es pasado algun tiempo, proponerse nueva queja, ó reclamacion por diversas personas; aquí no hay documentos de pertenencia, ni otro recaudo, y aun cuando los hubiese, hay archivos ú arcas en las Jurisdicciones en los parajes á do lo hay costumbre, y aun los instrumentos publicos, como igualmente está acordado muy particularmente para su mejor custodia y conservación de los de los Escribanos muertos*»³⁷.

El Juzgado de Correos y Caminos fue suprimido por Real Decreto de 17 de octubre de 1842, sometiéndose el conocimiento de los asuntos de su competencia a los Juzgados de Instrucción y Primera Instancia, de reciente creación³⁸.

5. EL ARCHIVO DE LA REAL INTENDENCIA DE GALICIA Y EL ARCHIVO DEL JUZGADO DE CORREOS Y CAMINOS

5.1. EL ARCHIVO DE LA REAL INTENDENCIA DE GALICIA

Hay poca información sobre el Archivo de la Real Intendencia y su ingreso en el Archivo del Reino de Galicia. Como dice D. Antonio Gil Merino, permaneció «ocul-

³⁵ Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña. Catálogo de la Exposición Conmemorativa del Bicentenario de la Reconstrucción de la Torre de Hércules, La Coruña, Ayuntamiento, 1991.

³⁶ CORNIDE, J., *Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la Torre llamada de Hércules, situada a la entrada del puerto de La Coruña*, Madrid, 1891. Y también La Coruña, Librería Arenas - Gráficas Stylo, 1980, edición facsímil de la de Madrid, Benito Cano, 1792.

³⁷ Expediente formado sobre el imventario y deposito de los papeles pertenecientes á esta Subdelegación de Correos y Caminos, que existen en poder de D. Domingo Balado de Parga y D. Jose M^o Taboada. Escribanía de Don Manuel Antonio Galo, 1827, Archivo del Reino de Galicia (ARG), Intendencia, leg. 52 (127).

³⁸ GIL MERINO, *op. cit.*, p. 138.

to» hasta 1963, en el que este archivero lo identifica entre los documentos del Juzgado de Provincia. En la memoria anual de aquel año se dice: «*hemos de señalar (...) la iniciación en la organización de la sección VIII 'Juzgados de Provincia y Causas', entre cuyos fondos se encuentran importantes documentos de la Real Intendencia de Galicia*»³⁹. La documentación del Juzgado de Provincia había ingresado en el archivo entre 1824 y 1853, por medio de al menos nueve remesas⁴⁰.

Este fondo documental de la Intendencia, en el que tradicionalmente se ha incluido el Juzgado de Correos y Caminos, está integrado por 89 legajos, que contienen unos 1.632 expedientes, cuyas fechas extremas van de 1704 a 1842. Escasa documentación «*si consideramos las amplias facultades y funciones de la Real Intendencia*», como decía Gil Merino en su *Guía* de 1976⁴¹. Es sólo una pequeña parte del fondo original, pues gran parte de la documentación producida por la Intendencia fue repartida entre las cuatro Delegaciones de Hacienda de las capitales provinciales gallegas, al realizarse la división provincial uniforme para toda España, y eso explica la presencia de documentos tan emblemáticos como el Catastro del Marqués de la Ensenada, o libros de Rentas Reales, del XVIII o principios del XIX, en los archivos de instituciones que nacen posteriormente⁴².

Estaba clasificado de la siguiente manera:

A. Real Intendencia.

- Administración de ciudades, villas, jurisdicciones, parroquias.
- Contribuciones y repartimientos.
- Ajuste y rendición de cuentas.
- Correspondencia, memoriales y comunicaciones.
- Penas de Cámara: liquidaciones.
- Expedientes de venta de bienes de establecimientos piadosos (RR.OO. 19 septiembre de 1798).

³⁹ Archivo Histórico del Reino de Galicia, *Memoria de 1963*, Archivo de Xestión 63/2. Cfr. QUIROGA BARRO, G., «Fondos Xudiciais do Arquivo do Reino de Galicia», en QUIROGA BARRO, Gabriel (Coord.), *Imaxes da Xustiza en Galicia. Cartografía e Iconografía nos fondos documentais da Real Audiencia de Galicia e da Audiencia Territorial da Coruña* [Catálogo de exposición], Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, pp. 49-67, nota 18.

⁴⁰ LÓPEZ GÓMEZ, P., *La Real Audiencia de Galicia y el Archivo del Reino*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1996, t. 1b, pp. 900-901.

⁴¹ GIL MERINO, *op. cit.*, pp. 137-138.

⁴² El fondo de la Real Intendencia de Galicia contabiliza en la actualidad 726 legajos, por haber incorporado a los 90 –nuevo recuento– los 636 del Catastro del Marqués de la Ensenada, antes incluido en el Archivo de Hacienda de A Coruña. Cfr. el cuadro de clasificación del ARG. Datos facilitados por el actual Director, D. Gabriel Quiroga, a quien se lo agradezco.

B. Juzgado de Correos y Caminos.

- Caminos.
- Puentes.
- Correos terrestres.
- Correos marítimos.

Vemos pues que con autonomía se incluye el Juzgado de Correos y Caminos unido a la documentación de Intendencia, y tenemos pendiente de aclarar el vínculo entre uno y otra, pues a lo que hemos podido comprobar la Subdelegación de Correos y Caminos en Galicia correspondía al Capitán General del Reino y Ejército, al menos en los años 1827-1828, y es cuestión importante en relación al principio archivístico de procedencia.

5.2. EL ARCHIVO DEL JUZGADO DE CORREOS Y CAMINOS

5.2.1. El ingreso del Archivo del Juzgado de Correos y Caminos en el Archivo del Reino de Galicia

En 1827 se formó un expediente sobre los papeles de la Subdelegación de Correos y Caminos, que existían en poder de D. Domingo Valado de Parga y D. José María Taboada, y que se sustanció en la Escribanía de D. Manuel Antonio Galo, de dicha Subdelegación, en la ciudad de Santiago⁴³. Y por orden del Capitán General, Subdelegado de Correos y Caminos del Reino de Galicia, se formó otro que se sustanció en la Escribanía de Número de D. Juan de Otero, de la Alcaldía Mayor de A Coruña⁴⁴. De los mismos se sigue lo siguiente.

D. Domingo Valado de Parga, escribano de S.M. y Colegio en la Ciudad de A Coruña⁴⁵, pretendía que se recogiesen de su poder los papeles pertenecientes a la Subdelegación, por no haberlo hecho el finado D. Patricio Bermúdez de Castro, que fue de la misma, y que quedaron de sus antecesores D. Manuel de Acha y del interino D. Domingo Barizo, de que fue Oficial Mayor Valado, razón por la que existían en su poder tales papeles. La historia, con más detalle, sigue así. Era además Valado Escribano de Millones en la Intendencia General, y de las Juntas y Diputaciones del Reino

⁴³ *Expediente formado sobre el imventario y deposito...* .

⁴⁴ *Expediente formado e orden del Excmo. Señor Capitán General, Subdelegado de Correos y Caminos del Reyno de Galicia sobre el Inventario y deposito de los papeles pertenecientes a dicha Subdelegacion de Correos y Caminos que existen en poder de D. Domingo Balado de Parga y D. José M^o Taboada. Alcaldía Mayor de la Coruña. Escribanía de número de D. Juan de Otero y Sánchez, Año de 1828, Intendencia, leg. 52 (127).*

⁴⁵ Domingo Valado aparece en el *Estado del Montepío y Colegio de Escribanos de esta ciudad de la Coruña desde su establecimiento que fue en el año de 1793, asta el día de la fecha, razon de Colegiales, lo que pagaron o devieron hacerlo por entradas y contribuciones...*, Coruña, 14 octubre 1805. Cfr. LÓPEZ GÓMEZ, *La Real Audiencia de Galicia...*, T. 1a, pp. 542-544.

de Galicia, y desde 1763 estuvo en ejercicio en las Escribanías de Cámara de lo Civil y Criminal de la Real Audiencia y demás juzgados ordinarios en sus respectivas vacantes, de cuyos pleitos, causas, pedimentos y demás papeles se hacían cargo los escribanos que entraban a regentarlas.

Habían ejercido la Escribanía de Correos Marítimos y Terrestres D. Cayo Acha, a cuyo fallecimiento le sucedió su hijo D. Manuel Acha hasta que, por falta de vista, le sucedió interinamente D. Domingo Barizo escribano que fue de Ayuntamiento y Millones, hasta que fue nombrado en propiedad para la citada de Correos D. Patricio Bermúdez de Castro⁴⁶, Escribano de Cámara de la Sala del Crimen. Este recogió los asuntos pendientes, así como el Libro de conocimientos, pero no los demás, como había hecho Acha en su día, y pese a las súplicas de Valado no llegó a desalojar de documentos el Oficio de Millones, pese a dar buenas palabras, falleciendo antes de hacerlo. Continuó Valado sus gestiones con el sobrino político y heredero de Bermúdez, D. José María Taboada, para que le desocupase su Oficio de Millones, y se recogiesen pleitos, causas y mazos de pedimento tocantes a Correos⁴⁷. Al no tener efecto, solicitó del Capitán General, Subdelegado de Correos en el Reino de Galicia, que tomara las providencias para que fueran recogidos por el heredero de Bermúdez o por el Escribano de la Subdelegación, D. Manuel Antonio Galo, reuniéndolos a los demás del ramo, para evitar su dispersión.

Galo informó el 10 de diciembre de 1827 al Capitán General-Subdelegado de Correos, que era Nazario de Eguía, que cumpliendo la legislación había tratado de recoger todos los papeles tocantes a correos y caminos de poder de su antecesor, pero hallándolos desordenados y «desconcertados muchos» suspendió la operación, y en tal estado se mandó entregar todo en el Real Archivo (el actual Archivo del Reino de Galicia), a lo que se resistió el Archivero D. Pedro Palomares, so pretexto de no haber sitio. Calculaba que serían necesarios seis carros para el transporte y alojamiento de la documentación existente desde la creación de la Subdelegación desde A Coruña a Santiago, y una pieza *«que no poco me costaria para custodiarlos sin ninguna utilidad mas que un notorio perjuicio so pena de dejar mi destino»*. Y *«si los tales papeles de nada sirven ni en el dia nadie se acuerda de ellos, el medio es pasarlos al real archivo de la Coruña, o en una de las piezas de Palacio, en donde estoi informado dejó los suyos el Escribano de Guerra»*.

El Asesor del Juzgado de Santiago, Félix de Pazos Montenegro, era del parecer, en informe marginal de 13 de diciembre de 1827, de que se debiera ordenar al

⁴⁶ Patricio Bermúdez de Castro aparece como Escribano de número de la Escribanía de Taboada, una de las que se crean en el XIX en la Real Audiencia, entre 1789 y 1820. Cfr. LÓPEZ GÓMEZ, *La Real Audiencia de Galicia...*, T. 1a, p. 535.

⁴⁷ Manuel Acha, Domingo Barizo y Domingo Valado aparecen en *Estado del Montepío...*

Gobernador de A Coruña que se señalara una pieza para ocuparse por dichos papeles, donde Valado los depositaría, entregando un inventario en la Escribanía de la Subdelegación, con la llave de la puerta; y se haría por cuenta de la herencia del último finado escribano, comisionando al efecto al Alcalde Mayor de A Coruña. Siguiendo esta sugerencia se ofició el 18 de diciembre de 1827 al Gobernador de la Plaza de A Coruña y al Alcalde Mayor para que se ocupasen del asunto. Contestó el Gobernador el 29 indicando no haber espacio en el primer y segundo piso del Palacio, aunque apuntando la posibilidad de que se pudiera utilizar alguna de las piezas del patio, que había dejado libre la Real Audiencia; y el 31 se aceptaba su sugerencia.

Se quejaba José María Taboada de que Valado no diera noticia de los papeles a D. Patricio Bermúdez, ni tratara de entregarlos ni ponerlos a disposición de la autoridad, durante siete años desde la muerte de Bermúdez, llevando diez y seis en la Escribanía, lo que hacían 23 años en que pudo hacerlo, y solicitando que los gastos de inventario y colocación de papeles se le cargaran a Valado. Se dio por el Capitán General del Ejército y Reino y Subdelegado de Correos orden, el 29 de abril de 1828, de que cada escribano hiciera inventario de los papeles que obraban en su poder y verificasen la entrega de los mismos en el edificio que ocupaba el Caballero Corregidor de A Coruña, con certificación de quedar en poder del Escribano Juan de Otero, que dio fe del expediente (en el Palacio Real). Este Caballero era el Gobernador Político y Militar de la plaza; quien transmitió el 3 de enero la orden al Alcalde Mayor, Ramón Sánchez Veloso, quien a su vez comunicaba el cumplimiento del mandato, el 10 de octubre de 1828.

El 11 de enero había ordenado al Archivero de la Real Audiencia que franquease y dejase libre la pieza para colocar los papeles de la Subdelegación de Correos, entregando la llave al Escribano «originario» D. Juan de Otero. Era el Archivero D. Vitorio Suárez Roel⁴⁸, quien cumplió en un plazo de quince días, según manifestaba el Escribano en diligencia de 10 de junio de 1828. Y el 9 de agosto del mismo año otra diligencia manifiesta que tras haberse realizado el inventario de los papeles en poder de Valado visitó la pieza y se le entregó la llave, quedando la documentación en cuatro mazos, depositados: *«en el mismo suelo pabimentado de piedra por falta de estantes de madera, expuestos por lo tanto a que dentro de poco tiempo se inutilicen con la humedad, y aun a que le dañen las aguas que en tiempo de lluvias se reconoce descienden del Claustro alto de Palacio»*.

⁴⁸ Puede haber una confusión entre el Oficial 1º Vitorio Antonio Suárez, encargado del Archivo tras la jubilación de D. Pedro de Santiago Palomares, en 1839, y el Archivero Vitorio Antonio Roel, jubilado en 1834, que coinciden en el Archivo. Ver LÓPEZ GÓMEZ, *La Real Audiencia de Galicia...*, T. 1b, pp. 777-778.

Restaban por entregar los papeles en poder de José M^a Taboada, a quien hubo que oficiar a través del Juez de Apelaciones de la ciudad de Santiago, pues se había retirado a la jurisdicción de Deza, no consiguiendo entregarle notificación hasta el 1 de septiembre de 1828, y que se comprometió a cumplir lo proveído «*Cuan pronto se lo permitan la indisposición que acomete a su salud*». Presentado en A Coruña el 16 de septiembre, ante el Escribano de Número Otero, procedió Taboada a la realización del inventario, que realizó entre el 19 y el 28 de septiembre, trabajando mañana y tarde en la casa en que se encontraban, que fue de D. Patricio Bermúdez de Castro, sita en la Calle de Damas. Tras su traslado a la pieza señalada del Palacio, se colocaron en el orden del inventario y entregaron en presencia del Alcalde Mayor, quedando con la llave del local el Escribano Otero, que dio recibo. El 10 de octubre del citado año 1828 comunicaba el Alcalde Mayor el cumplimiento de la operación al Capitán General, según copia que queda en el expediente «*del oficio que cerrado y obleado le remitió por el Correo ordinario al Excmo. Sr. Capitán General de este Exercito y Reyno, Subdelegado de Correos y Caminos en el mismo*».

Se le pidió al Alcalde Mayor certificación de cumplimiento y remisión del inventario, a través de la Escribanía de Manuel Antonio Galo, el 20 de octubre de 1828, reiterada el 14 de agosto de 1829, cosa que hizo finalmente el 20 de agosto de 1829, explicando que el retraso se debió a su ausencia por licencia, y también a que los escribanos involucrados que debían haber reintegrado a la Real Hacienda los derechos de franqueado en papel de oficio no lo hicieron por no haber hallado a D. José María Taboada. El 24 de agosto de 1829 se disponía por el Capitán General, a través del Escribano D. Manuel Antonio Galo, que se hiciera la regulación de la deuda tanto por el papel sellado en que debió extenderse el inventario como por las diligencias que para la ejecución se hicieron en la Escribanía. La cuenta ascendía a 146 rs. Se hicieron hasta cuatro diligencias para localizar a D. José Taboada, trasladado a la Jurisdicción de Deza como se ha dicho, a través del juez, reticente al pago al parecer, aunque finalmente, el 16 de abril de 1830 Taboada, y el 22 de abril Valado, pagaron cada uno los 73 rs. que les correspondían.

El inventario de papeles existentes en poder de D. Domingo Valado de Parga, presentado ante el Alcalde Mayor de A Coruña y el Escribano de Número Otero, estaba fechado el 24 de enero de 1827 y constaba de 8 hojas, en que se relacionaban los pleitos, causas y pedimentos pertenecientes a la Escribanía del Ramo de Correos que existían en su poder, divididos en tres mazos o envoltorios: el 1^{er} mazo con 70 piezas; el 2^o con 74; el 3^o con 38; y el 4^o compuesto por otros 13 mazos (sic) de pedimentos. El inventario de los que obraban en poder de D. José María Taboada se separaban en dos grupos, pertenecientes el primero al Juzgado de Correos: 1^{er} envoltorio, con 29 piezas; 2^o envoltorio, con 49 piezas; 3^o envoltorio, con 41 piezas; 4^o envoltorio, con 40 piezas; 5^o envoltorio, con 46 piezas. El segundo grupo pertenecían al Juzgado de Caminos: 1^{er} envoltorio, con 31 piezas; 2^o envoltorio, con 42 piezas; 3^o

envoltorio, con 24 piezas; 4º envoltorio, con 27 piezas; 5º envoltorio, con 29 piezas; 6º envoltorio, con 37 piezas; 7º envoltorio, con 20 piezas; 8º envoltorio, con 49 piezas. Y además, pedimentos correspondientes a Caminos, en 36 mazos; y pedimentos correspondientes a Correos, en 34 mazos que comprendían, además, papeles sueltos.

El 16 de octubre de 1843, el Director del Archivo del Reino de Galicia, D. José de Larruga⁴⁹, daba recibo al Escribano de Cámara de la Audiencia Territorial D. Juan de Mora y Peña, que ocupaba la Escribanía del Oficio llamado Taboada, de haberle entregado pleitos y causas de la Escribanía de Correos y Caminos en número de 844, contenidos en 13 mazos, más 5 mazos de pedimentos de los años 1764 a 1835, todos ellos reseñados en un relación de entrega que denomina índice, compuesta por 64 h.⁵⁰ Es posible que esta sea la entrega de la misma documentación anteriormente depositada en el Palacio, pero el inventario sigue disposición distinta, y de las catas realizadas no hemos podido sacar conclusión alguna, por el momento. Nos queda por realizar una confrontación entre los inventarios realizados por los Escribanos y el inventario en cédulas que sirve para su utilización por los investigadores⁵¹. En la documentación de gestión del propio Archivo del Reino de Galicia (en su parte histórica, denominada Historia del Archivo) no hemos localizado referencia alguna sobre el ingreso de esta documentación.

5.2.2. Caracterización de los documentos del Juzgado de Correos y Caminos

a. Caminos. Composición y reparación

- Series documentales: pleitos, causas y expedientes.
- Años extremos: 1746-1847.
- Número de unidades: 38 documentos compuestos.
- Asuntos de que tratan:
 - 1) Los expedientes, sobre las cuentas de jornales y materiales, presentadas por el maestro director de la obra de caminos de la provincia de Betanzos en 1746-47; las revisiones de cuentas de la construcción del camino real

⁴⁹ Poco se sabe de este archivero, del que no hay testimonio de toma de posesión en el ARG, y que permutó su plaza con el Oficial 6º de Administración militar que desempeñaba D. Manuel Somoza, el 2 de octubre de 1845. Ver LÓPEZ GÓMEZ, *La Real Audiencia de Galicia...*, T. 1b, p. 780.

⁵⁰ El recibo va al final de la copia, que va en una carpetilla titulada: *Relación de los Pleitos, Pedimentos, y Causas que pertenecientes a la suprimida Escribanía de Correos y Caminos, ha entregado en este [Archivo público y General de Galicia] el escribano de Cámara D. Juan de Mora y Peña, 1843, 98 f., ARG, Hª Archivo 19 (6).*

⁵¹ *Catálogo de Expedientes y Documentos de la Real Intendencia, Correos y Caminos*, con 1.370 fichas, Sg. F 322. Cfr. LÓPEZ GÓMEZ, P. - DÍAZ VÁZQUEZ, B., *Arquivo do Reino de Galicia. Catálogo de instrumentos de descripción documental y bibliográfica*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1993, p. 38, asiento nº 147.

de Castilla en Galicia, en 1765-66; los servicios de carros repartidos para la obra del camino trasversal A Coruña-Santiago, en 1766; el expediente general sobre el estado de las veredas transversales del Reino de Galicia, formado en 1831-34, y partes mensuales de las justicias, con arreglo a la circular de 11 de junio de 1831, o sobre la composición de las cuestas de Cerdeiro y Canedo, en 1825.

- 2) Los pleitos, sobre composición y reparación de caminos, concurrencia de los vecinos a este fin, y otras incidencias como cierre de caminos, veredas, etc.
- 3) Las causas, muy escasas, que se incoaron de oficio al autor de una representación contra el impuesto del camino del puente Lubián, en 1830-31, o por excesos cometidos por el Primer Teniente de Alcalde de Mugaros con los sujetos concurrentes a la composición de caminos, en 1847.

b. Puentes. Composición y reparación

- Series documentales: pleitos, causas y expedientes.
- Años extremos: 1754-1835.
- Número de unidades: 88 documentos compuestos.
- Asuntos de que tratan:
 - 1) Los expedientes, comisiones para la averiguación de datos sobre caminos, calles y puentes en diversos lugares, entre ellos la ciudad de Betanzos; arrendamientos de barcas del puente del Pasaje, construcción de puentes, repartos entre vecinos de las provincias, y de diversos lugares, para la construcción de puentes en Ourense, Cerralbo, Villafranca y Cacabelos, Toreno, San Lorenzo, Loa, etc.; comisiones y encargos, instrucciones sobre construcción del de Cedeira (con plano), testimonios sobre estar incluidos o no los pueblos en el término de las 40 leguas para participar en las construcciones, como las previstas sobre los ríos Gavilán, Yeltes y Martín del Río, Castro; informes sobre la fábrica del puente de Ponteareas, de Pontevedra, de Villaverde, etc.; cuentas de composición de puentes, como el de Roca, y de calzadas, como la de Barciela.
 - 2) Los pleitos, rectificación y fábrica de puentes, en Ambroa, Robra, Peneles y Torrones, Gandelle, Almirru, Feal, Pedrina, Chaín, etc., y suelen ser entre vecinos, aunque no faltan los seguidos por éstos contra los maestros canteros, sobre cuentas, como las de construcción del puente de Broyo en 1760, o de vecinos, como los de Vimienza, contra su procurador, también por cuentas.
 - 3) Las causas, escasas, como la seguida contra Benito González en 1835, por haber tirado un remate de piedra del Puente Nuevo de Caballar, o contra Andrés Rodríguez sobre restitución de mojones, en 1825.

c. Correos terrestres

- Series documentales: expedientes, pleitos, y causas.
- Años extremos: 1781-1834.
- Número de unidades: 17.
- Asuntos de que tratan:
 - 1) Expedientes, sobre el extravío de autos de decomisos, en 1806; de competencias con el Coronel del Regimiento Provincial de Lugo por el sorteo miliciano al postillón de la Parada de Becerreá, en 1797, cumplimiento de ordenanzas, administradores de correos, nombramiento de postillones, violación de correspondencia, extravíos de cartas, lesiones, edificios para estafetas, alquileres, reparaciones, subasta y arrendamiento de postas, etc.
 - 2) Pleitos, entre intendentes y administradores, y administradores y carteeros, u oficiales y particulares, sobre deudas; entre vecinos y particulares, sobre conducción de carruajes y bagajes; y entre particulares, siempre que alguno de ellos estuviese relacionado con la renta de correos, como conductores de valijas, sobre deudas, o expelos; se incluyen testamentarias de conductores de correos.
 - 3) Causas, seguidas a administradores de correos y estafetas y conductores sobre ocultación de caudales y malos tratamientos a postillones y criados; señalemos también la incoada en tiempos del General Eguía contra D. Pedro Antonio Moreno y D. Pedro de la Riva Andrés, de las ciudades de A Coruña y Tui respectivamente, sobre correspondencia recibida de Portugal fuera del correo ordinario y de sujetos liberales contrarios a la Monarquía, en 1827.

d. Correos marítimos

- Series documentales: pleitos civiles, causas penales, expedientes.
- Años extremos: 1767-1801.
- Número de unidades: 55 documentos compuestos.
- Asuntos de que tratan:
 - 1) Expedientes sobre los beneficios concedidos a las personas que quieran pasar a las provincias del Río de la Plata, en 1779; venta del bergantín «San Bernardo», y del «Betsy», en 1794; venta de productos decomisados en la Casa de los Correos Marítimos de A Coruña, en 1799; reclamaciones a la Administración de Correos sobre materiales para la dársena y dique de la Palloza, en 1792; el asiento de raciones y su inventario en 1779, y el de D. Genaro Fontenla, en 1785; competencias con el Corregidor de A Coruña y el Alcalde de Provincia en 1795 y 1798; elecciones de carpinteros de ribera, en 1775.

- 2) Pleitos con capitanes de correos marítimos, tenientes, subtenientes, contra maestres, pilotos, pilotines, artilleros, carpinteros de fragata, marineros, cirujanos, tesoreros, o sus familiares, sobre deudas, por comercio o herencia en algunos casos, y sobre otros incidentes, como recobración de bienes, despojos de casas, derribo o cerramientos de tapias; recuento e inventario de bienes de cirujanos (el Mayor del Departamento de Correos Marítimos, D. Jorge Miguel, en 1801), contra maestres, pilotos, artilleros y marineros fallecidos; cumplimiento de palabra de esponsales de pilotines. Y en general, versan sobre personal, paga de soldadas a las tripulaciones, pilotos y marineros, artilleros de correos marítimos, cirujanos de buques, transportes, naufragios y otras incidencias, correos de la Junta Superior de Armamento y Defensa de Galicia, etc. Entre los demandantes, personas civiles o militares, encontramos figuras señaladas como el Cónsul británico Datincamp, en 1786, y la viuda de D. Francisco Cónsul Jove, en 1798.
- 3) Causas de oficio contra contra maestres, pilotos o parientes de marineros por lesiones o ventas fraudulentas; o el embargo de bienes de D. José Rafael Ugarte, en La Habana, en 1796, contrabando, corsos, aduanas, etc.

5.2.3. Instrumentos descriptivos del archivo del Juzgado de Correos y Caminos

Gil Merino, A., «Sección VIII: Real Intendencia, Correos y Caminos», en *Archivo Histórico del Reino de Galicia. Guía del investigador*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1976, pp. 137-140.

López Gómez, P. - Díaz Vázquez, B., «Real Intendencia, Correos y Caminos», en *Arquivo do Reino de Galicia. Catálogo de instrumentos de descripción documental y bibliográfica*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1993, n° 147 a 149.

6. CONCLUSIÓN

Hemos presentado un esbozo de lo que fue el Juzgado de Correos y Caminos del Reino de Galicia y una aproximación a su fondo documental, con orientaciones sobre su interés para la vida de las gentes que circulaban por las vías terrestres y marítimas gallegas, y que intentaban solventar las discrepancias que surgían en sus avatares vitales, entre ellas y con la administración, por la vía judicial. En un futuro próximo esperamos despejar las dudas sobre la organización de este juzgado, sus funciones, actividades, personal a su servicio, producción documental, series documentales e interés que presentan para la investigación histórica, que quedan aquí someramente apuntadas.